



NUMÉRO DE LA DÉCISION : MPTC11-00108
DATE DE LA DÉCISION : 20110321
DATE DE L'AUDIENCE : 20110203, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 0-M-223359-101-S
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M10-10809-5
OBJET DE LA DEMANDE : Demande de permis de propriétaire
de taxi pour un besoin particulier
MEMBRE DE LA COMMISSION : Marc Delâge

Hamad Kanaan

Dossier : 0-M-223359

Demandeur

DÉCISION

[1] Le 18 août 2010, Hamad Kanaan demande à la Commission des transports du Québec (la Commission) de lui délivrer, pour un terme de cinq ans, un permis de propriétaire de taxi pour besoin particulier afin d'offrir un service de transport accessible aux personnes handicapées dans l'agglomération A.11 Montréal, une agglomération dans laquelle le nombre maximal de permis autorisés est atteint.

LES FAITS

[2] La Commission n'a reçu aucune observation à l'encontre de cette demande qui a été publiée sur son site Internet¹ le 2 septembre 2010.

[3] Hamad Kanaan a été convoqué en audience à Montréal le 3 février 2011. Hamad Kanaan est présent et non représenté. Il maintient son choix de ne pas être représenté par un avocat.

¹ www.ctq.gouv.qc.ca.

[4] La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise. Cependant, elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa prise de décision.

[5] Conformément à ce que prévoit le 1^{er} alinéa de l'article 10 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*² (la *Loi*), Hamad Kanaan doit démontrer la nécessité de délivrer un permis supplémentaire et faire la preuve d'un besoin particulier nécessitant la délivrance d'un permis additionnel pour y répondre.

La preuve de Hamad Kanaan

[6] Hamad Kanaan est titulaire d'un permis de chauffeur de taxi depuis l'année 2003 dans l'agglomération A.11 Montréal. Il a loué au cours des années un taxi régulier pour travailler avec différents intermédiaires. En 2007, il débute comme répartiteur à temps partiel pour Taxi Van Médic et travaille à temps plein depuis l'année 2009.

[7] Il désire continuer son travail comme répartiteur à temps partiel en raison de deux jours par semaine et conduire un taxi les quatre autres jours de la semaine. Ce qui explique la présente demande devant la Commission.

[8] Hamad Kanaan résume ainsi ses connaissances et son expérience comme chauffeur de taxi et son expérience dans la gestion d'une entreprise de taxi.

[9] Il produit un inventaire de ses ressources matérielles et humaines qui démontre sa capacité à exploiter une entreprise de transport de personnes par taxi³.

[10] Il dépose des prévisions budgétaires pour les douze prochains mois. Ces prévisions sont établies à partir de son expérience comme gestionnaire d'une entreprise de taxi. Les revenus projetés sont de l'ordre de 51 204 \$ pour l'année 2011⁴.

[11] Il produit une offre d'achat⁵ d'une fourgonnette Dodge, Grand Caravan de l'année 2010, qu'il a l'intention d'acquérir et de transformer en véhicule adapté si un permis lui est délivré par la Commission⁶.

[12] Il confirme avoir l'intention de demander une subvention pour la transformation du véhicule qu'il se propose d'acquérir et, qu'à défaut d'en obtenir une, il déclare qu'il financera lui-même l'acquisition et la transformation de son véhicule. Il finalisera donc l'achat du véhicule si le permis lui est délivré.

² L.R.Q. c. S-6.01.

³ Pièce D-1.

⁴ Pièce D-2.

⁵ Pièce D-4.

⁶ Pièce D-5, Entente de services avec Van-Action, en date du 20100714.

[13] Hamad Kanaan dépose une lettre du 23 juillet 2010 de Taxi Van Médic⁷, intermédiaire spécialisé en services de transport à Montréal, qui atteste ses états de service depuis 2007 comme chauffeur de taxi. Cet intermédiaire confirme pouvoir lui offrir un contrat de travail pour les cinq prochaines années.

[14] Hamad Kanaan déclare que les titulaires de permis accessibles ont des problèmes de disponibilité pour assurer les services demandés. Il explique ce manque de disponibilité en raison des retards sur les horaires, du chevauchement des courses et du nombre insuffisant de taxis accessibles.

[15] Hamad Kanaan croit qu'il est nécessaire de délivrer un nouveau permis pour répondre à un besoin particulier dans l'agglomération A.11 Montréal.

Le témoignage de Serge Leblanc, président de Taxi Van Médic, intermédiaire en services spécialisés à Montréal

[16] Serge Leblanc, propriétaire et président de Taxi Van Médic⁸, appuie la demande de permis de Hamad Kanaan.

[17] Taxi Van Médic et Taxi Van Médic Spécialisé sont deux intermédiaires spécialisés associés de taxis accessibles à Montréal, lesquels disposent de 60 permis de taxis accessibles.

[18] Serge Leblanc exhibe un tableau descriptif des revenus générés par l'exploitation de Taxi Van Médic entre le 12 septembre 2010 et le 31 décembre 2010. Ce tableau établit que 77% des revenus proviennent du transport de la Société de transport de Montréal (la STM) et 23% des clients institutionnels et privés.

[19] Il dépose une lettre de la STM datée du 3 décembre 2010 indiquant une croissance annuelle des déplacements à Montréal par taxis accessibles pour cet organisme en 2010 de 24.88 %⁹.

[20] Taxi Van Médic produit un contrat de service avec SIGMASANTÉ, un organisme représentant des établissements du réseau de la santé¹⁰. Ce nouveau contrat vise le transport par véhicule accessible à Montréal d'une partie de leurs bénéficiaires. Ce contrat a débuté en janvier 2011 et prévoit une durée de deux ans.

⁷ Pièce D-3.

⁸REQ 1166477340, 9220-6986 Québec inc. opérant sous les raisons sociales de Taxi Van Médic, Taxi McGill et Taxi Van Médic Spécialisé.

⁹ Pièce D-6.

¹⁰ Pièce D-7.

[21] Taxi Van Médic est en discussion avec cinq institutions du réseau de la santé liées à ce contrat. Les besoins spécifiques en transport par taxis accessibles ne sont pas encore déterminés.

[22] Taxi Van Médic dépose deux contrats avec la STM pour le transport de personnes handicapées avec des taxis accessibles et le transport de personnes à mobilité réduite avec des taxis réguliers¹¹. Ces contrats prévoient des revenus minima hebdomadaires garantis pendant la durée du contrat. Les revenus sont atteints et dépassés de façon constante depuis les derniers mois.

[23] Taxi Van Médic garantit la disponibilité de 53 taxis accessibles au demi de l'heure pour la STM.

[24] Selon Serge Leblanc, les besoins de la STM ne sont pas entièrement comblés¹².

[25] Taxi Van Médic prétend que la demande de services de ses clients institutionnels et privés ne peut être comblée vu le manque de taxis accessibles. Il est d'avis que l'offre de services pourrait être doublée s'il y avait un nombre additionnel de taxis accessibles.

[26] Taxi Van Médic soutient qu'il est nécessaire de délivrer un nouveau permis restreint à Hamad Kanaan pour maintenir l'offre de service par taxis accessibles à la STM et développer son offre de services de ses clients institutionnels et privés.

[27] La délivrance de ce nouveau permis n'est pas de nature à affecter la rentabilité des autres titulaires de permis de l'agglomération A.11 Montréal.

LE DROIT

[28] Les articles 1, 8, 10, 11 et 79 de la *Loi* sont les principales dispositions qui s'appliquent lors d'une demande de permis de propriétaire de taxi. Ces articles établissent notamment que :

- a) La loi établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile et encadre les services de transport par taxi afin d'accroître la sécurité des usagers et d'améliorer la qualité des services offerts;

¹¹ Pièce D-8, contrats au nom de Taxi Van Médic et Taxi McGill.

¹² Il se réfère à l'audition de 9210-2599 Québec inc, Demande 6-M-223346-101-S, entendue le 25 janvier 2011 devant la Commission. Serge Leblanc était présent et un des témoins dans cette demande.

- b) la Commission doit tenir compte du nombre maximal de permis qu'elle a fixé par règlement pour une agglomération de taxi;
- c) la Commission apprécie la preuve pour un besoin particulier et la nécessité de délivrer un nouveau permis;
- d) La Commission doit considérer l'équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises de taxi des titulaires de permis de propriétaire de taxi autorisés de cette agglomération;
- e) le véhicule automobile devant être utilisé doit être réglementaire;
- f) la Commission peut tenir compte de l'intérêt public.

[29] Le premier alinéa de l'article 10 de la *Loi* prévoit que, dans le cas où le nombre maximal de permis est atteint dans une agglomération, une personne qui demande un permis de propriétaire de taxi pour un besoin particulier doit démontrer l'existence d'un besoin particulier et la nécessité de délivrer le permis demandé afin de répondre à ce besoin, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées.

[30] La Commission considère les articles 1 et 22 du *Règlement sur les services de transport par taxi*¹³ (le *Règlement*). Ces articles établissent les conditions à la délivrance d'un permis et les caractéristiques que doit rencontrer un véhicule automobile pour être attaché au taxi.

ANALYSE

[31] La délivrance d'un permis de propriétaire de taxi pour répondre à un besoin particulier constitue une exception à l'émission d'un nouveau permis de propriétaire de taxi lorsque le nombre maximal de permis dans une agglomération est atteint. C'est le cas dans la présente demande de permis de Hamad Kanaan.

[32] La preuve doit démontrer que les titulaires de permis de propriétaire de taxi et les titulaires de permis de taxis accessibles ne sont pas en mesure de combler la demande de services et que la délivrance d'un nouveau permis pour un besoin particulier n'affectera pas la rentabilité des titulaires de permis de cette agglomération.

[33] La Commission doit s'assurer que le besoin particulier existe, que les titulaires de permis de l'agglomération ne peuvent le satisfaire et que la délivrance d'un nouveau permis pour un besoin particulier n'affectera pas la rentabilité de leur entreprise de taxi.

¹³ L.R.Q. c. S- 6.01, r.2.

[34] Dans son analyse, la Commission doit considérer la preuve présentée et l'apprécier en tenant compte des critères prévus par la *Loi* et le *Règlement* et des principes de régulateur économique qu'elle détermine et établit dans ses décisions.

RÔLE DE LA COMMISSION COMME RÉGULATEUR ÉCONOMIQUE

Les besoins de la Société de transport de Montréal

[35] La Commission a rendu le 23 février 2011 la décision MPTC11-00075¹⁴. Cette décision fait état des besoins actuels de services pour la clientèle desservie par la STM et fournit une analyse actuelle de l'offre de services disponibles à Montréal par les taxis accessibles pour y répondre.

[36] La Commission tire certains extraits de son analyse de cette décision :

Pages 9 et 10 :

«...Les témoignages des représentants de la STM donnent à la Commission un tableau précis des besoins actuels de cet organisme. La STM joue un rôle majeur dans le transport des personnes handicapées sur l'île de Montréal.

(...) La Commission constate que, en chiffres absolus, les intermédiaires en services spécialisés offrent plus de véhicules accessibles disponibles qu'il est nécessaire pour répondre aux demandes de la STM.

Actuellement, les quotas disponibles déclarés par les intermédiaires sont de l'ordre de 120 taxis accessibles, soit un nombre supérieur à la demande maximale de taxis de la STM en période de pointe.

(...) La Commission est d'avis que, selon les données actuellement disponibles et les informations reçues par les représentants de la STM, le nombre de permis de propriétaire de taxi restreint disponible à Montréal est en mesure de combler les besoins actuels et ceux prévus en 2011 pour la STM.

Le parc maximum demandé par la STM, soit une centaine de véhicules accessibles simultanément en période de pointe, accapare environ 50 % du parc de taxis accessibles disponibles à Montréal lorsque les taxis accessibles sont utilisés simultanément en période de pointe.

¹⁴ Demande 6-M-223346-101-S

La Commission croit que les 120 véhicules garantis par les intermédiaires sont suffisants pour combler la demande maximale de 100 véhicules en période de pointe.

Les intermédiaires spécialisés devront améliorer la gestion de leurs horaires et cédules de transports et dans la mesure du possible, se concerter entre eux afin de donner collectivement un meilleur service auprès de leur clientèle et répondre adéquatement à la demande de service¹⁵».

[37] La Commission a constaté dans cette décision que les besoins actuels et prévisibles de la STM à court terme sont actuellement comblés.

Les besoins de la clientèle institutionnelle et privée

[38] Les intermédiaires spécialisés à Montréal parlent d'une croissance importante de la demande de cette clientèle et de leurs difficultés à développer ce marché, vu le manque de taxis accessibles.

[39] Dans la Décision MPTC11-00075 du 23 février 2011, la Commission concluait dans son analyse¹⁶ :

«La croissance de la demande de service de la clientèle institutionnelle et privée des intermédiaires spécialisés est aussi déterminante et sera considérée par la Commission dans les demandes de permis restreints.

Les demandeurs de nouveaux permis restreints devront démontrer que la croissance générale de la demande de service en taxis accessibles pour la clientèle institutionnelle et privée est plus importante que l'offre disponible de services en taxis accessibles.

(...) Les demandes pour la délivrance de nouveaux permis devront être mieux documentées et plus complètes pour démontrer que le nombre de taxis accessibles disponibles ne répond pas à la demande de cette clientèle institutionnelle et privée.

Les requérants de service devront corroborer et appuyer la preuve de besoin particulier pour la clientèle institutionnelle et privée, et au besoin faire

¹⁵ Extraits Décision MPTC11-00075, 20110223, pages 9 et 10.

¹⁶ Idem note 15, page 11.

témoigner cette clientèle pour démontrer que leurs besoins nécessitent la délivrance de nouveaux permis restreints.

La Commission rappelle que la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi repose sur la preuve qui lui est présentée dans une demande. Cette preuve est particulière à chaque demande.

L'offre de service par taxis accessibles à Montréal a considérablement augmenté depuis le début de l'année 2010. Les demandeurs de permis devront considérer dans leur preuve de besoin particulier, les données actuelles de l'offre de service disponible à Montréal, pour justifier la délivrance de nouveaux permis restreints».

[40] La Commission considère que la preuve doit démontrer que les besoins de cette clientèle existent et que les titulaires de permis ne peuvent y répondre de façon adéquate.

[41] La preuve doit démontrer que la délivrance d'un nouveau permis ne portera pas atteinte à l'équilibre entre la demande de services et la rentabilité des entreprises de taxi habilitées à donner le service. .

[42] Cette preuve ne devra laisser aucun doute dans l'esprit de la Commission. Les institutions et les clients privés concernés devront venir l'établir dans une demande de permis pour un besoin particulier.

[43] Le contrat de SIGMASANTÉ à Montréal est un bel exemple. Les requérants de services visés dans ce contrat n'ont pas expliqué ou justifié l'existence de ces nouveaux besoins. La Commission n'a pas reçu de preuve particulière sur de nouveaux besoins.

[44] Les intervenants de l'industrie et les requérants de service devront démontrer ces nouveaux besoins afin de permettre à la Commission d'évaluer la pertinence de délivrer de nouveaux permis de taxi.

La délivrance de nouveaux permis de propriétaire de taxi pour un besoin particulier à Montréal

[45] En 2010 et 2011, la Commission a délivré 62 nouveaux permis restreints à Montréal, représentant une augmentation de 44 % du nombre de permis restreints. Les permis restreints à Montréal représentent environ 200 véhicules accessibles.

[46] La Commission ne calcule pas dans ce nombre les véhicules accessibles qui sont attachés à des permis réguliers.

[47] La Commission est d'avis que le nombre de taxis accessibles à Montréal est suffisant pour répondre à la demande de services.

[48] La Commission doit s'assurer que les titulaires actuels de permis de taxi ne sont pas en mesure de combler la demande des intermédiaires et des requérants de services.

[49] Le transport accessible évolue rapidement à Montréal, la Commission doit s'adapter à l'évolution rapide de l'industrie.

[50] C'est dans l'analyse de la preuve soumise dans une demande que la Commission peut faire le suivi adéquat de l'équilibre entre la demande de services et l'offre de services.

[51] De l'avis de la Commission, il est trop tôt pour évaluer l'effet de la délivrance de ces nouveaux permis sur le marché de l'île de Montréal. Il est aussi encore trop tôt pour déterminer si la délivrance de tous ces nouveaux permis aura un effet déterminant sur la rentabilité des entreprises de taxi à Montréal.

L'intérêt public

[52] La *Loi* établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile et encadre les services de transport par taxi afin d'accroître la sécurité des usagers et d'améliorer la qualité des services offerts.

[53] La Commission peut considérer l'intérêt public.

[54] L'intérêt public impose pour la Commission de s'assurer que les services de taxi répondent au besoin de la population et que cette dernière reçoit un service de qualité.

[55] L'intérêt public implique aussi que la Commission s'assure que la délivrance d'un nouveau permis pour un besoin particulier ne porte pas atteinte à l'équilibre entre les services demandés et la rentabilité des entreprises de taxis autorisées à donner un service de taxi dans le territoire concerné.

[56] La Commission joue à cet égard un rôle de régulateur économique. La Commission doit concilier les différents intérêts en cause pour assurer le respect des droits de la population et ceux des titulaires de permis de propriétaire de taxi.

[57] C'est dans ce contexte et au nom de l'intérêt public que la Commission doit s'assurer que les nouveaux permis délivrés soient bien intégrés dans l'offre de services,

que les titulaires de permis de propriétaire de taxi répondent adéquatement aux besoins de la population et par le fait même répondent adéquatement aux besoins des requérants de service, tout en donnant un service de qualité.

[58] Ce sont les principes que la Commission retient dans son rôle de régulateur économique.

L'ANALYSE DE LA DEMANDE DE PERMIS DE HAMAD KANAAN

[59] Hamad Kanaan veut offrir un service de transport de personnes handicapées et à mobilité réduite par taxi accessible en coordination avec son intermédiaire Taxi Van Médic.

[60] La preuve établit que Hamad Kanaan est un citoyen canadien et majeur. Il a affirmé par écrit ne pas avoir été déclaré coupable pour une infraction criminelle ou un acte criminel commis à l'occasion de l'exploitation d'un taxi ou concernant le trafic de stupéfiants, leur importation ou leur exportation, et la culture de pavot et de chanvre indien.

[61] Hamad Kanaan est détenteur d'un permis de chauffeur de taxi pour l'agglomération A.11 Montréal.

[62] Il possède les connaissances et l'expérience pour poursuivre l'exploitation de son entreprise.

[63] Ses ressources humaines et matérielles sont suffisantes pour démontrer sa capacité à administrer son entreprise.

[64] Il a produit une offre d'achat d'une fourgonnette Dodge, Grand Caravan de l'année 2010 qu'il a l'intention de transformer en véhicule adapté si un permis lui est délivré par la Commission.

[65] Les droits ont été payés.

[66] Hamad Kanaan a présenté des prévisions budgétaires basées sur son expérience personnelle comme exploitant d'une entreprise de taxi.

[67] Ces prévisions ne sont pas cependant basées sur la démonstration de l'existence d'un besoin particulier établi de façon concluante suite à une preuve démontrant l'existence réelle d'un besoin particulier nécessitant la délivrance d'un nouveau permis.

[68] Son intermédiaire Taxi Van Médic ne démontre pas l'existence d'un besoin particulier justifiant la délivrance du nouveau permis demandé.

[69] Son intermédiaire s'appuie sur les besoins actuels de la STM, alors que la Commission croit actuellement que les titulaires de permis restreints sont en mesure de combler la demande de la STM.

[70] Son intermédiaire déclare qu'il ne peut développer son marché auprès de sa clientèle institutionnelle et privée vu le manque de taxis accessibles.

[71] Son intermédiaire s'appuie sur l'existence d'un nouveau contrat avec SIGMASANTÉ, sans pourtant être en mesure de préciser quels seront exactement les besoins réels de cet organisme et s'il manquera effectivement des taxis accessibles pour assurer les services demandés.

[72] Cet aspect de la preuve n'a pas été documenté. Cet organisme n'a pas été entendu devant la Commission. Bien que l'intermédiaire déclare que des nouveaux permis seront requis, et qu'il manque des taxis pour assurer les services, ces faits ne sont pas démontrés.

[73] On n'a pas démontré que suite à la délivrance d'un nombre important de nouveaux permis à Montréal qu'il est nécessaire actuellement d'en délivrer de nouveaux permis pour répondre à la demande.

[74] On n'a pas démontré que la délivrance de nouveaux permis n'affectera pas la rentabilité des entreprises de taxis habilitées à donner les services de taxi à Montréal.

[75] La Commission rappelle que la délivrance d'un permis de taxi repose sur la preuve qui lui est présentée. Cette preuve est particulière à chaque demande.

[76] La Commission considère aussi l'intérêt public en s'assurant que la population bénéficie de services de qualité qui répondent à ses besoins, et que les entreprises de taxi autorisées à donner ces services puissent maintenir des services de qualité tout en leur assurant la rentabilité de leur entreprise de taxi.

[77] Les intervenants de l'industrie du taxi doivent se concerter pour assurer une qualité de services à la population et maximiser une exploitation de qualité et profitable à tous.

CONCLUSION

[78] La preuve dans cette demande n'a pas démontré l'existence d'un besoin particulier justifiant l'émission d'un nouveau permis restreint pour le transport des personnes handicapées dans l'agglomération A.11 Montréal.

[79] Le nombre de permis régulier décrété est atteint et plus de 200 permis accessibles sont délivrés.

[80] La Commission estime qu'il est prématuré de déterminer l'effet de la délivrance de nouveaux permis sur la rentabilité des entreprises de taxi habilitées à exploiter leurs services dans l'agglomération A.11 Montréal.

[81] La Commission est d'avis qu'il est aussi prématuré de délivrer un nouveau permis restreint en raison de l'intérêt public qui impose de maintenir une qualité de services de taxi pour la population et assurer la rentabilité des entreprises de taxi.

[82] La Commission va donc rejeter la demande.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande.

Marc Delâge, avocat
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours